HANSA Nr.25, S.297. 24. Juni 1905

Zur Lage der Deutschen Segelschiffs-Reederei. (Ein zeitgemäßes Mahnwort)

Anmerkung der Redaktion: Wenn wir den uns mit Verspätung zugestellten Artikel, obgleich er schon an anderer Stelle veröffentlicht worden ist, noch aufnehmen und damit dem Wunsche seines Verfassers Rechnung tragen, dann geschieht es, weil hier, von sachkundigster Seite entworfen, ein wahrheitsgetreues Spiegelbild des gegenwärtigen Zustandes in der deutschen Segelschiffahrt gezeigt wird. Die Leser werden finden, daß verschiedene der geschilderten Einzelfälle hier schon wiederholt und in ähnlicher Weise, wie es ja dem Aufsatz geschieht, besprochen worden sind. Dadurch erfährt aber der Wert der Abhandlung keine Beeinträchtigung, eher wird er durch das zwanglose Aneinanderreihen der einzelnen Vorgänge noch insofern erhöht, als im Leser nun die Überzeugung befestigt wird, daß der Segelschiffabrt nicht dasjenige Maß von Wohlwollen und Verständnis in Regierungskreisen entgegengebracht wird, auf das sie aus den mannigfachsten Gründen Anspruch haben kann und darf. Geht doch aus dem Artikel an unumstößlichen Beispielen hervor, daß die gegenwärtigen Verhältnisse das äußerste Maß von Belastung darstellen, das die deutsche Segelschiffsreederei zu tragen vermag. Einige Schultern sind unter dieser Last schon zusammengebrochen, andere haben, um einer Katastrophe vorzubeugen. ihre Schiffe ans Ausland verkauft. Nur die Kapitalkräftigsten halten sich. Aber auch ihnen muß einmal der Mut sinken, wenn das Reich fortfährt, der Segelschiffahrt, statt ihr jeden denkbaren Schutz zu gewähren, den schweren Kampf ums Dasein zu erschweren.

Wenn es schon früher eine allgemein bekannte Tatsache war, daß nur die Segelschiffsreedereien, die ihren Betrieb aufs sparsamste einzurichten verstanden, den Frachtenmarkt auf das schärfste zu überwachen und mit glücklicher Hand den richtigen Zeitpunkt zur Befrachtung zu wählen verstanden, einigermaßen gewinnbringende Resultate erzielen konnten, so ist dies schon seit einer Reihe von Jahren, die nicht nur eine Ausdehnung des Dampferbetriebes in Konkurrenz mit der Segelschiffahrt brachte, sondern auch eine allgemeine, andauernde Depression des Frachtenmarktes gebracht hat, ausgenommen in wenigen besonders günstigen Zufällen zur Unmöglichkeit geworden. Jeder Unbeteiligte braucht nur einen Blick in die Abrechnungen der Segelschiffsreederei Akt. Ges. zu werfen, um sich hieraus eine Bestätigung des Vorhergesagten bilden zu können, wie es jedem eingeweihten Kenner der Verhältnisse bereits bekannt ist, daß die deutsche Segelschiffahrt zurückgeht.

Somit stehen wir vor der unerfreulichen Tatsache, daß nicht nur bereits ein Stillstand in dem weiteren Ausbau der deutschen Segelschiffsflotte eingetreten ist, sondern daß sich schon die Anzeichen des Rückganges bemerkbar machen und sich in Zukunft leider noch mehr bemerkbar machen werden.

In dem etwaigen Untergange der deutschen Segelschiffsreederei aber würde eine große nationale Gefahr liegen, und diejenigen, die mit maritimen Verhältnissen, sowohl der Handelsflotte wie auch der Kriegsflotte, vertraut sind, sind sich darüber einig, daß eine große Segelschiffsflotte Deutschland erhalten bleiben sollte.

In erster Linie ist hierfür anzuführen, daß nur auf Segelschiffen auf großer Fahrt ein vorzügliches Material an praktischen Seeleuten niederen und höheren Grades ausgebildet werden kann. Nicht nur die Handelsflotte, auch die Kriegsmarine erhält ihr bestes Material von Segelschiffen, die stets von Neuem durch Einstellung von Schiffsjungen, Heranbildung derselben zu Leichtmatrosen und Matrosen die Ausbildung wirklich seemännischen Materials in die Hand nehmen.

Schon jetzt fehlt es unseren Dampfschiffahrtsgesellschaften teilweise an tüchtigem seemännischem Material, und Klagen der Kapitäne werden laut über Mangel an wirklich ausgebildeten Matrosen. Die Bestrebungen, durch Einstellung von Schulschiffen für Schiffsjungen Abhülfe zu schaffen, sind ein weiterer Beweis dafür.

Wenn dies auch vielleicht ein Notbehelf ist, so wird doch immer nur das Segelschiff in großer Fahrt mit seiner geringeren Besatzungszahl als die Schulschiffe, die wahre Schule des Seemannes bleiben, wo jeder sein volles Können und all seine Kraft einsetzen muß, um zum Gelingen des Ganzen beizutragen, wo der wahre Seemann ausgebildet wird.

Andere Nationen, z.B. England und Frankreich, haben schon erfahren, was es heißt, die Segelschiffahrt zu vernachlässigen, denn selbst England fällt es schon schwer, für die immer größer werdende Flotte eine tüchtige seemännisch ausgebildete Besatzung zu schaffen, trotzdem es schon durch die weite Ausdehnung seiner Küsten und die somit größere Küstenbevölkerung anderen Nationen gegenüber im Vorteil ist. Die letzten Ereignisse haben gezeigt, daß die Stärke einer Flotte nicht in der Größe derselben, sondern zum guten Teil in der wirklich seemännisch ausgebildeten Besatzung liegt (*hier wird wohl Bezug genommen auf die Seeschlacht von Tsushima im Russisch-Japanischen Krieg*). So lobenswert die Bestrebungen des Flottenvereins auf Vergrößerung der deutschen Flotte sein dürften, so scheint mancher außer Acht zu lassen, daß bei uns nicht zuerst in dem Ausbau der Flotte selbst, sondern in der Besetzung derselben mit durchgebildet seemännischem Material die Grenzen der Leistungsfähigkeit liegen dürften, zumal auch die in Betracht kommende Küstenbevölkerung infolge der nicht ausgedehnten Küsten Deutschlands im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung nur einen geringen Prozentsatz beträgt.

Frankreich, dessen Segelschiffahrt vor ca. 10 Jahren noch ganz vernachlässigt war, hat durch Gewährung enormer Subventionen sich eine Segelschiffsflotte geschaffen (*siehe Montags-Story Nr. 123*), die sich heute mit der deutschen wohl messen kann, und die Tatsache, daß Privatreedereien dort derartige Unterstützungen in Form von Subventionen gezahlt werden, zeigt, daß man dort die Bedeutung einer großen Segelschiffsflotte für die Nation richtig erkannt hat. Auch in den Vereinigten Staaten machen sich in neuerer Zeit Stimmen geltend für die Schaffung einer nationalen Segelschiffsflotte.

Wenn so die andern seefahrenden Nationen einsehen, daß eine große Segelschiffsflotte von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist, so sollte man glauben, daß Deutschland sich auch dieser Ansicht anschließen und Maßregeln ergreifen würde, um der Segelschiffsreederei den Betrieb zu erleichtern. Allein man scheint hier der Bedeutung der Segelschiffsreederei nicht das nötige Verständnis entgegenbringen zu können, denn anstatt Erleichterungen zu gewähren, belastet man die Reederei durch die Gesetzgebung.

Es soll hier gar nicht dem in Frankreich eingeschlagenen Wege, der Segelschiffsreederei durch Gewährung von Subventionen zu Hülfe zu kommen, das Wort geredet werden, weil Gewährung von Subventionen auf Kosten des Staates immer zu ungesunden Verhältnissen führen wird.

Man überlasse es der Segelschiffsreederei, für sich selbst zu sorgen, aber man belaste sie nicht immer weiter durch die Gesetzgebung, sondern gewähre ihr Betriebserleichterungen, die sie gegenüber den subventionierten Handelsflotten des Auslandes konkurrenzfähig machen! Dies ist eine Forderung, die in Anbetracht der Bedeutung der Reederei jedenfalls eine bescheidene ist.

Aber leider ist das Gegenteil der Fall. Statt Erleichterungen, Belastungen, die dem einzelnen Privatreeder die Möglichkeit nehmen, weiter den Konkurrenzkampf mit den Segelschiffsflotten des Auslandes erfolgreich aufzunehmen. Die

ganzen modernen Fürsorgegesetze, die den Schiffsmann sowohl in materieller als auch in sozialer Hinsicht bedeutend besser stellen als früher, haben die Kosten dieser Fürsorge einseitig der Reederei auferlegt.

Anfangend mit der Seemanns-Ordnung, schreibt diese vor, daß der Reeder die Kosten der Verpflegung und Krankenbehandlung für den erkrankten Schiffsmann bis zur Dauer von 26 Wochen zu zahlen hat, und zwar auch im Falle selbstverschuldeter, geschlechtlicher Krankheit. Gibt es einen industriellen Betrieb am Lande, in welchem der Arbeitgeber allein zu diesen Kosten herangezogen wird? Jeder Arbeiter am Land muß seinen Beitrag zur Krankenversicherung zahlen, dem Reeder legt das Gesetz einfach die ganze Fürsorge auf. Daß aber solche der Reederei auferlegte Verpflichtungen bei einem Zusammentreffen mehrerer unglücklicher Zufälle geradezu ruinös wirken können, und wie ohne Rücksicht auf die Interessen des Reeders oft verfahren wird, zeigt folgender Fall:

Auf einem Hamburger Schiffe erlitt ein Schiffsmann auf der Reise von Hamburg nach Seattle infolge Unfalles Verletzungen und wurde nach Ankunft des Schiffes in Seattle dort in das Hospital gebracht. Der Kapitän mußte auf dem Konsulat bei Abgang außer der verdienten Heuer des Schiffsmannes für dessen weitere Verpflegung 1.322 Mk. deponieren. Der Mann verblieb 118 Tage im Hospital und wurde dann als geheilt entlassen. Nicht aber wurde ihm etwa seitens des Konsulates eine Beschäftigung auf einem anderen Schiff nachgewiesen, noch wurde er als hülfsbedürftiger Seemanı nach Hause geschickt, sondern per Bahn nach New-York, und von dort als Passagier nach Hamburg, wo er sich denn auch bei der Reederei meldete.

Nicht wenig überrascht war letztere, als der Konsul zu den bereits erhaltenen Mk. 1.322 für Heilung dieses Schiffsmannes weitere Mk. 632, also zusanımen Mk. 1.954, forderte. Im ferneren Verlauf zeigte sich dann, daß der Schiffsmann — nicht etwa ein Offizier — im Hospital ein eigenes Zimmer innegehabt hatte, wofür unter Hinzurechnung der Kosten für ärztliche Behandlung und Medizin per Tag im Durchschnitt Mk. 12,66 bezahlt wurden.

Die Reederei blieb bei ihrem Standpunkt, die weiter verlangten Mk. 632 abzulehnen, weil ihr die Kosten zu hoch erschienen, das Konsulat trat seine Forderung an den deutschen Reichsfiskus ab, dieser verklagte die Reederei, alle Vorstellungen nützten nichts, die Reederei mußte obendrein noch die Kosten des Prozesses bezahlen. Gibt es einen Betrieb am Lande, in welchem der Arbeitgeber für einen einzelnen Arbeitnehmer in derartigem Maße wie in diesem Falle mit Mk. 1.954 einzutreten gezwungen wird?

Natürlich werden solche Verpflichtungen von der Segelschiffsreederei noch drückender empfunden als von den regelmäßigen Dampferlinien. Während letztere immer in regelmäßiger Fahrt einen von einem Dampfer zurückgelassenen Schiffsmann oder Rekonvaleszenten mit dem nächsten Dampfer heimbefördern kann, ist die Segelschiffsreederei darauf angewiesen, im Auslande erkrankte und zurückgebliebene, wohl geheilte, doch noch nicht arbeitsfähige Schiffsleute per Passagierdampfer nach Hause zu senden. Und da Dampferlinien auf dem Standpunkt stehen, daß eine Hülfsbedürftigkeit dieser Schiffsleute im Sinne des Gesetzes nicht vorliegt, weil ja der Reeder für sie eintreten muß, verlangen sie ihren tarifmäßigen Passagepreis, statt des im Reichsgesetz festgelegten ca. um die Hälfte billigeren für die Heimschaffung hülfsbedürftiger Seeleute.

Aber abgesehen von dieser soweit ausgedehnten Fürsorgepflicht, legt die Seemannsordnung dem deutschen Reeder noch Beschränkungen auf, die seine Konkurrenzfähigkeit dem Ausland gegenüber noch weiter herabmindert. Oder ist es keine Beschränkung, wenn der deutsche Schiffsmann in den Salpeterhäfen der Westküste Südamerikas nur 8 Stunden zu arbeiten braucht — es sei denn, daß weitere Arbeit als Überstunden vergütet wird — und gemächlich sieht, wie seine Kollegen auf fremden Schiffen noch 2 Stunden länger arbeiten müssen?

An keinen Arbeitgeber am Lande wird wohl je das Verlangen gestellt, für einen Arbeitnehmer mehr Lohn zu bezahlen als letzterer tatsächlich verdient hat. Der Reeder muß jedoch eine Vorschußnote, über eine ganze Monatsheuer ausbezahlen, wenn auch der Schiffsmann im nächsten Hafen, nachdem er für einige Tage Dienst getan bat, desertiert. Es wäre doch gewiss kein unbilliges Verlangen, daß nur der Teil der Vorschußnote ausbezahlt werden sollte, der auch abseiten des Schiffsmannes abverdient ist; dem Reeder erwachsen schon ohnedem weitere Kosten durch Herbeischaffung eines Ersatzmannes etc. für die ihm Niemand aufkommt.

Hinzu zu den Lasten, welche die Seemanns-Ordnung dem Reeder gebracht, kommen die immer mehr erweiterten Unfall-Verhütungsvorschtiften der See-Berufsgenossenschaft, die erhöhten Beiträge, welche ebenfalls allein von der Reederei zu tragen sind, ferner die von Jahr zu Jahr gewachsenen Beiträge zur Invaliditäts- und Altersversicherung. Die Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft sind nun soweit ausgebaut, daß selbst letztere den Zeitpunkt für gekommen erachtet, vorläufig ein Halt zu machen, weil die jetzigen Unfall-Verhütungsvorschriften allen billigerweise zu fordernden Ansprüchen gerecht würden und vom Auslande in keiner Weise erreicht wären.

Und man sollte in der Tat endlich in dem Erlassen neuer Vorschriften Halt machen, denn abgesehen davon, daß es erst einiger Zeit bedarf, damit die Schiffsführung sich den Inhalt der Unfall-Verhütungsvorschriften wirklich zu eigen machen kann, sollte man sich davor hüten, in der Bestrebung, die in den letzten Jahren hervorgetreten ist, immer neue Vorschriften zu erlassen, die Vorsicht und Wachsamkeit des einzelnen Schiffsmannes, sich selbst vor einem Unfall zu bewahren, einzuschläfern, und somit die Gelegenheit zu bieten, daß auf Seiten des Schiffsmannes, im Vertrauen auf die vielen Unfall-Verhütungsvorschriften statt eigener persönlicher Vorsicht eine gewisse Nachlässigkeit Platz greift, die zu mehr Unfällen denn die Ursache werden würde.

Die Tiefladelinie ist jetzt auch bereits bei vielen Schiffen angebracht und beschränkt die Ladefähigkeit bei manchen Schiffen um 100 Tons und mehr gegen das, was früher die Schiffsführer nach jahrelanger Erfahrung mit der Seetüchtigkeit des Schiffes für vertretbar hielten.

Aber trotz aller sozialen Fürsorge, welche die Schiffsleute auf Kosten der Reederei genießen, setzen sich dieselben oft leicht darüber hinweg, nun auch ihrerseits den in der Musterrolle eingegangenen Verpflichtungen nachzukommen.

Von einem nach Port Los Angeles gesegelten Hamburger Schiff mit hier angemusterter Besatzung desertierten innerhalb zwei Wochen nach Ankunft von 34 Matrosen 12. Ihrerseits den Musterungskontrakt brechend verlangten sie vom Kapitän natürlich, daß dieser auch unter den obwaltenden Umständen, seinen Verpflichtungen einfach nachzukommen habe, schrieben ohne dessen Wissen an den Konsul in San Francisco und verlangten Auszahlung der Hälfte der verdienten Heuer, natürlich um nach Erhalt dieser zu desertieren.

Das von den Deserteuren hinterlassene Guthaben deckte die durch die Desertion entstandenen Unkosten — Blutgeld für Ersatzmann betrug allein Mk. 100 pro Mann — nicht; der weitere Verlauf ist dann meistens. daß der Schiffsmann, im Falle er wieder zurückkehrt, mit einer minimalen Geldstrafe belegt wird, dem Reeder aber kommt Niemand für den Schaden auf.

Ein anderes Beispiel: Auf einem hier angemusterten Schiffe brach in Iquique eine Meuterei aus, die solchen Umfang annahm, daß der Kapitän vor den Schiffsleuten von Bord flüchten mußte, und schließlich nur durch Heranziehung von chilenischen Soldaten die Meuterer ins Gefängnis abgeführt werden konnten.

Nach Hamburg transportiert, wurden sie zu mehrmonatigen Gefängnisstrafen verurteilt. In Iquique mußte der Kapitän nach Verhaftung der Schiffsleute Arbeiter annehmen, um die Ladung zu löschen, später für Ersatzleute die hohen Blutgelder zahlen, ferner hatten die Leute bei dem Kampfe verschiedenes Schiffsinventar zerbrochen und über Bord geworfen, so daß sich der Schaden der Reederei auf Mk. 1.814 belief. Bei der Verhaftung hatten die Leute ein Guthaben von Mk. 1.224 und der Kapitän machte natürlich unter Hinweis auf den seiner Reederei entstandenen Schaden Anspruch auf dieses Geld. Vom deutschen Konsulat aber wurde er gezwungen, das gesamte Guthaben an ersteres auszuzahlen.

Die Reederei wandte sich ans Auswärtige Amt und unter Darlegung, daß ein solcher an Meuterei grenzender Exzeß, wo die Schiffsleute den Kapitän mit dem Tode bedrohen, ihn zwingen, vom Schiffe zu flüchten, doch zum mindesten ein ebenso schwerer Fall eines Bruches des Musterungskontraktes abseiten der Schiffsleute sei wie eine Desertion, daß demgemäß, wie die Seemanns-Ordnung bei einer Desertion es zuläßt, auch im Falle der Meuterei dem Reeder das Recht zustehen müßte, seine ihm entstandenen Schäden aus dem von den schuldigen Schiffsleuten hinterlassenen Guthaben wenigstens teilweise zu decken.

Allein, der der Reederei gewordene Bescheid lautete, daß der Konsul erstens das Guthaben gegen den etwaigen Eintritt der Hülfsbedürftigkeit der verhafteten Seeleute hätte einfordern müssen, zweitens wären dem Konsul durch die Verhaftung etc. Kosten entstanden, die nicht nur das deponierte Heuerguthaben aufgezehrt hätten, sondern es sei noch ein Saldo zu Gunsten des Konsulats geblieben. Und es liegt sogar die Vermutung nahe, daß man event. die Reederei auch noch zur Begleichung dieses Saldos heranziehen will!

Die Mannschaft machte sich eines mit mehrmonatlicher Gefängnisstrafe geahndeten Vergehens schuldig. Der Reederei entstehen das Guthaben der Schuldigen bei weitem übersteigende Schäden, der Staat aber zwingt die Reederei das Guthaben der Leute an ihn auszuzahlen, deckt seine Kosten, die ihm durch Aufrechterhaltung des Gesetzes entstehen und überläßt es der Reederei, sich mit dem ihr zugefügten Schaden selbst abzufinden.

Ganz abgesehen davon, daß solche Vorkommnisse, angesichts der der Reederei einseitig auferlegten Fürsorgegesetze um so unbilliger empfunden werden, sollte man sich in den maßgebenden Kreisen darüber klar werden, daß die deutsche Segelschiffsreederei den Kampf um ihre Existenz in Konkurrenz mit den ausländischen teilweise subventionierten Flotten kämpft und nicht nur weitere Belastungen nicht verträgt, sondern daß ihr Erleichterungen geschaffen werden müssen, will man erreichen, daß sie in diesem Kampfe nicht unterliegen soll.

Man begegnet vielfach, namentlich im Inlande, der Ansicht, daß die Reederei im allgemeinen ein Erwerbszweig ist, wie er lohnender nicht sein kann. Daß dem aber nicht so ist, und in den finanziellen Kreisen auch erkannt wird, liegt schon darin ausgesprochen, daß der Kursstand der Aktien einer Schiffahrtsgesellschaft bei gleicher Dividende und entsprechenden Abschreibungen bedeutend niedriger ist, als der einer industriellen Aktien-Gesellschaft.

Man erlasse oder erniedrige für die Segelschiffe wenigstens die direkte Belastung durch Konsulatsabgaben, denn anderes sind diese nicht, da der Konsul für jede Amtshandlung extra bezahlt erhält. Oder ist es etwa keine direkte Besteuerung wenn ein Segelschiff an den 75 Meilen von dem Hafen, wo das Schiff liegt, entfernt seinen Sitz habenden nächsten Konsul die vollen Gebühren erlegen muß, obgleich es weder den Schutz des Konsulates noch irgend eine Gegenleistung genießt? Oder wenn es in den Salpeterhäfen der Westküste Südamerikas von einem Hafen nach dem nächsten ca. 1 Meile entfernten Nebenhafen verholt und dort wieder, wie schon im ersten Hafen, volle Konsulatsabgaben zu zahlen hat? Und im Übrigen haben die Herren Konsuln in manchen Fällen nicht die Auffassung, daß sie, außer dem Schutze der deutschen Untertanen dienend, auch die deutschen Interessen im allgemeinen zu wahren haben, damit das deutsche Nationalvermögen keine Einbuße dem Auslande gegenüber erleidet, wozu in erster Linie gehört, das Wohl des deutschen Handels und der Schiffahrt zu fördern.

In höchsten Kreisen bringt man dem Segelsporte das größte Interesse entgegen (*Anspielung auf die Segelbegeisterung Kaiser Wilhelms des II.*) und sucht ihn auf jede Weise zu weiterer Blüte zu bringen. Daher sollte man glauben, daß auch endlich in maßgebenden Kreisen die Bedeutung der deutschen Segelschiffsreederei erkannt wird, um den

sowohl für die Kriegsmarine als auch für die Handelsmarine nötigen Nachwuchs an wirklich geschulten Seeleuten ziehen zu können.

Im Übrigen darf man wohl die Berufssegelschiffahrt gleich eine Art Ausübung des Segelsportes im weitesten Umfange nennen. Die großen stählernen Viermaster der Neuzeit messen sich im Kampfe um die schnellsten Aus- und Heimreisen und legen solche teilweise schon mit Dampfergeschwindigkeit zurück, und jede Reise der modernen Schnellsegler wird in beteiligten Kreisen das größte Interesse entgegen gebracht.

Will aber das Deutsche Reich die für dasselbe notwendige Segelschiffsflotte nicht verschwinden sehen, so muß die Regierung nach Entlastung. nicht nach Belastung der Segelschiffahrt trachten.

HANSA Nr.38, S.456. 23. Sept 1905

Niedergang der Segelschiffahrt

Eine recht deutliche Sprache für den sich immer mehr ausbreitenden Seeleichterverkehr bzw. den Niedergang der Segelschiffahrt spricht eine Mitteilung aus Papenburg, daß der Bau hölzerner Segler nur noch eine Erscheinung der Vergangenheit ist. In Papenburg wurde früher der Bau von Holzschiffen auf mehr als 40 Werften in flotter Weise betrieben, jetzt ist dort keine einzige Werft mehr vorhanden. Auch in den Fehnkolonien, wo, wie in Papenburg, die Holzfahrer hauptsächlich beheimatet waren, ist ein ganz bedeutender Rückgang im Schiffsbau zu verzeichnen. Durch den Aufschwung im Seeleichterverkehr stark entwertet, schmilzt die Flotte der noch vorhandenen Segler rapide zusammen. Noch Anfang der 80ziger Jahre waren z.B. in Papenburg über 100 Segelschiffe, während es heute nur noch 6 Fahrzeuge sind.